



Sprinter LiftBack

スプリンター・リフトバック GS ST XL DX



低く、長く。そして広い窓と大きなバックドア。スプリンター・リフトバックは、新しい機能を秘めた、明日への車です。

後方に向かって、ぐんと伸びたサイドウィンドウ。

のびやかなルーフラインを鋭く断ち落とした、スクエア・カット。

多目的・多用途な可能性をこめたスプリンター・リフトバックは、光の中を走るサンデックのように明るい車です。





セダンのひろがり。クーペの躍動感。機能と美しさを極限で調和させたスタイル。
ほんとうに新しいものには、感動があります。

世界の主流がめざす多目的な乗用車。いまほど、一人ひとりが個性的、創造的に生きている時代はなかったかもしれません。行動範囲もひととき幅広く、目的地も様々に変化します。一台の車が果たすべき役割もそれだけ多様です。ときには、あらたまった席へ、市街地へショッピングに、また遠く自然の中へ。こうした時代の流れは、欧米をはじめ、いまや世界中に広がっています。用途別に何台もの車を持つことが難しければ、いままでと違う。新しいジャンルの乗用車は考えられないだろうか。スタイリッシュで、スポーティで、しかも機能的な乗用車。ステアリングを握る人々の先進性まで表現できる新しい乗用車。日本のモータリゼーションと共に歩んできたトヨタは、いち早く、この声にスプリンターリフトバックでこたえます。

居住性はセダン。スポーティさはクーペ。スタイルのために、機能を犠牲にしない。機能を大切にすることにより、美しさを損ねてはならない。スプリンターリフトバックは、セダンの快適な居住性とクーペのスタイリッシュさ、ワゴンのユーティリティを実現したスクエア・カット。機能と美しさを追い求めた、極限のカットです。フロントからのびやかにつづくルーフラインを高く保ちながら、後席にも十分なヘッドクリアランスを確保していることがひと目でわかるスタイルです。窓の面積もじつにワイド。後に向かってグンとのびています。光を風をたっぷりと引き寄せる広い窓。まるでサンデッキのような明るさと解放感がこめられています。

大きなバックドアを開くと、そこには、機能的なユーティリティ・スペースが。スプリンターリフトバックの世界をひろげる広くて平らなスペースです。ただスタイル設計の余白として生まれたスペースとは大違い。長いもの、かさばるもの、なんでも実際に乗せて、たのしくやれる空間です。それは、もう一つの居間、趣味のための小部屋とも呼びたくなるひろがり。四季の中で、くらしの中で、車がはたせる役割そのものを、スプリンターリフトバックは、いっきにひろげてしまいました。何を乗せてどう走るか、どこまで走るか、誰と一っしょに走るか。それは、舵をとるあなた次第。スプリンターリフトバックにこめられた大きな可能性が、希望を現実に変えてしまいます。

51年排出ガス規制に適合。
信頼のエンジン。

新しい車には、新しいエンジンを搭載しました。トヨタが独自に開発した、画期的な新型エンジン＝TTC-L（トヨタ希薄燃焼方式）を採用した12T型エンジン（1600cc）がそれです。さらに、TTC-C（トヨタ触媒方式）の3K-U型エンジン（1200cc）、そして2T-U型エンジン（1600cc）搭載車も登場。数多くの排出ガス浄化方式を研究し、それぞれの車に最適の浄化方式を採用してきたトヨタが、新しい時代の、新しい車に選り抜いたエンジンです。その実力をお確かめください。

ある夜、もう街中ですら車が姿を消える時刻に、トヨタのテストコースを夜駆する車がありました。それは、まだ彼に電声をおぼえるまの一台の車。スプリンターリフトバックの試作車でした。ふだんのテストには、妙なこの車の後部のスペースには、一人の男が寝そべっていました。果して、いままでの乗用車にない、新しい機能をこの車にこめることができたのだろうか。自分自身が、まるで、やがてそこに置かれるスキーや自転車になったつもりで、男はこのスペースを全身で確かめていました。

かまぼこを、どう切るか。という議論。スプリンターリフトバックが、まだイメージスケッチだった頃、話題が集中するのは、リヤスタイルであった。長い間、それだけが討議された。いままでも、バックドアが開く車はあった。ボルボ、シライアント、ランチア、カプリ。この車の場合には後部にもゆとり座れ、しかも広い後部スペースをもち、そのスペースも実際に使いやすい事が至上命題。ちょうど、かまぼこをまっすぐに切るか、斜めに切るかによって断面の面積が変わるように、開口部の大きさと全体のプロポーションとの関係が追求されつづけていた。

アウトサイドヒンジとスクエア・カット。スプリンターリフトバックには、バックドア開閉のためのヒンジ(蝶番)がつけられている。後部スペースの高さを大きくすると、必然的にリヤは縦の断面に近づき、開口部もせまくなる。この矛盾を解決したのが大きなアウトサイドヒンジだった。スタイルと機能の接点でリヤをスクエア・カットしたうえで、開口部を広くとれるようヒンジを外へ。こうすれば、ヒンジが室内に出っ張ることもなく、しかも開口部を広くとることができる。ついに、新しいプロポーションが誕生した。

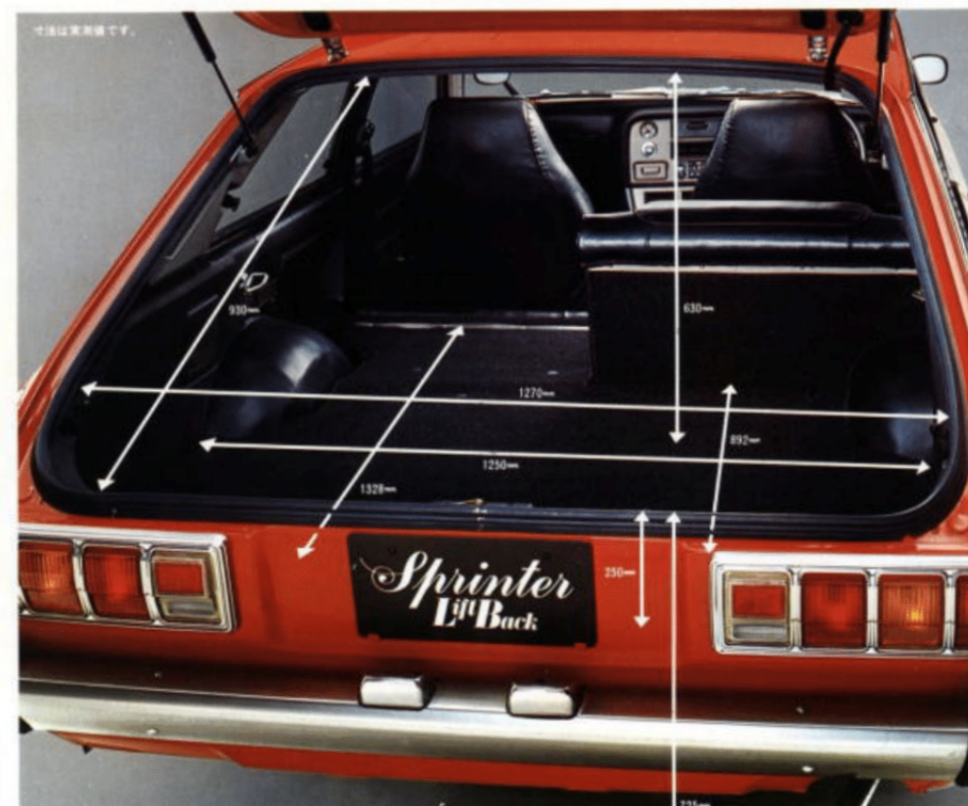
スプリンターリフトバックをどこまで走らせるか。低いスタイル、しかも平らな床面を実現するとき、どうしても燃料タンクは小さく、スペアタイヤの格納場所にもムリがくる。ぞんぶんに使いこなし、どこまでも走ってほしい車にとって、小さな燃料タンクは致命的。スプリンターリフトバックは、50ℓという大きな燃料タンクを備えることができた。ぐんと足がのびせる。たとえば、1200XLの5速ミッション車の60km/hでの定地走行テスト値は、リッター当り22kmだからそのままではめれば、1100kmも走れる。もちろんこれは、めやすだが、実力が予想できる。

広いリヤウインドに、大きなリヤワイパー。スプリンターリフトバックが、単にスタイルのためのスタイルでないことは、運転席からふり返ったときにもわかる。後方の視界がとてもしよい。前にも、横にも、スプリンターリフトバックは広い窓面積を確保しているが、とくに後部は、大きな窓を採用している。左右はもちろん、上下にも大きな窓だ。この窓を試うワイパーは、特別に設計された。広い面積を拭く大きなワイパーを作動させるためには、大きなモーターが必要であったし、ウォッシャーも用意するためにウォッシャー液を入れるタンクの置き場にも工夫が重ねられている。

サスペンションまで、リフトバック専用。リーフスプリングとダンパーの組み合わせ。これがスプリンターリフトバックの後輪懸架装置だ。すでにスプリンターのセダンやクーペに採用され、確かな信頼がおける機構だ。しかし、リフトバックの場合、まったく同じというわけではない。たくさんの荷を乗せて、ハイウェイでカーブを切ることも、山の中に入ることもあるからだ。リフトバックの場合、どこでも安定した走りを得るために、サスペンションを強化……リーフスプリングの数をふやしている。

新しい機能を生み出すために。

スプリンターリフトバックの開発は、ほど考えさせられたことはなかった。



何人乗るか、何を乗せるか、どこまで行か。
スプリンターリフトバックなら、
アイデア次第で室内を生かせます。

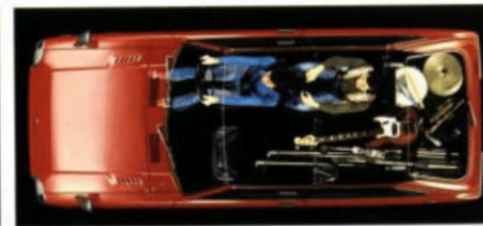
写真は1/4000倍です。



●2人で、たっぷり道具をもって。



●5人乗ってさらに広いスペース。



●2人で、しかも特に長いものも収めて。



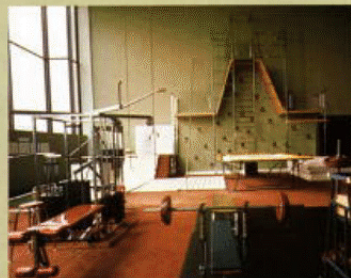
●3人乗りで、分割式リヤシートを使って。



●1人で、長いもの、かさばるものもこなして。

どう使いこなそう、乗りこなそう。この広い創造空間を。多目的に、多用途にたのしめる、スプリンターリフトバックの世界。ご紹介するほかにも、まだまだ大きな可能性が隠されているはず。

もし、スプリンターリフトバックがあったなら、と考えてみてください。レジャーひとつとっても、どんなに大きな可能性が生まれることでしょう。寝具から料理道具までのせて足をのばす釣り。ただでさえ荷物が多いヨットを、多人数でのしみに行く。スキーもどんなに気軽にでもかけられることでしょう。また、野外でステレオを音量いっぱい聞くことも、楽器を思い切り演奏することもできます。静かな道まで自転車を運んでサイクリングを。涼しいところでバーベキューを。まだまだきりがなくあげることができます。そして、どのひとつをとっても、いままでになくたっぷりと、ムリなく満喫できるのです。





室内には大型コンソール、そして分割式リヤシートもうれしいXL。
前輪ディスクブレーキを始め、安全装備も万全。



XL			
■ 1600XL (TTC-L) 127型エンジン	■ 1600XL (TTC-C) 2T-U型エンジン	■ 1200XL (TTC-C) 3K-U型エンジン	
127	127	127	127
2T-U	2T-U	2T-U	2T-U
3K-U	3K-U	3K-U	3K-U

XLには、1600と1200がある。1600には、TTC-LとTTC-C。1200はTTC-Cだけに1600TTC-Cなら、3速オートマチック車か選べる。1200は、6、15-13-4PRのタイヤ、1600は278-13-4PRだ。熱線式リヤウインドウデフォグラー(1200は)、燃料残量警告灯などを標準装備。シートは、どれも感度のいいファブリック張り。分割式リヤシート

も標準装備だから、便利、充実した気分で、どこへでも気楽にでかけられそうだ。経済的なドライブを指針するEDモニターとこの車の性能をさらに引出すためのタコメーターは、どちらか一方が注文装備できるが、これは、スポーティにやるか、合理的にいくか、この車をどう使いこなすかによって決まる。XL、なのにくる車種。

- XLの主な標準装備・仕様
- 200、110、4700タイヤ(1200を除く)
 - 標準装備フォグランプ
 - 運転席・助手席シートベルト
 - 前輪ディスクブレーキ(4輪ディスク)
 - 4速オートマチック
 - デッキ・ラジオ・カセット
 - 車庫灯(1600は標準装備)
 - 1600は標準装備
 - 燃料残量警告灯
 - 熱線式リヤウインドウデフォグラー(1200は注文装備)
 - 防眩ビームミラー(1200は注文装備)
 - アルミ製バンパーミラー(1200を除く)





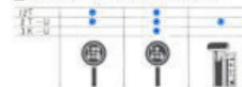
1600DX(TTC-L)

経済性と、必要にして十分な装備に注目を。
機能的で合理的なリフトバックの原点がここにあります。親しみやすいDX。



DX

- 1600DX(TTC-L) 12T型エンジン
- 1600DX(TTC-Q) 2T-U型エンジン
- 1200DX(TTC-Q) 3K-U型エンジン



自分の足として、気ままに乗りこなすのがリフトバックにふさわしい使い方はないだろうか。だから、装備も快適で、必要なものがきちんとおさまっていれば十分ではないだろうか。その点、DXは、うってつけの車種といえる。シートは通気性発泡レザー張り。ユーティリタィススペースはマット張り。思うぞんぶんに使ってくださいといっているような仕上げになっている。安全についても、1600は前輪がディスクブレーキ。連続ウェビングタイプの3点式シートベルトが前2席に装備されている。ラタに止められるし、安心して乗りこなせる。ラジオもヒーターもそろうているから、快適さ、心のゆとりも保証されている。DXに、ラジアルタイヤとタコメーターを注文装備してみるのも、おもしろい。個性が生かせる。

DXの主な標準装備・仕様

- 助手席ウォークイン
- 前後2つのヒンジタイプ3点式シートベルト
- 前輪ディスクブレーキ(12T-U・2T-Uは3点式)
- 車庫灯(12T-U)
- ラジオ



1600DX(TTC-L)



シートメイン483は、通気性発泡レザー



1200DX



便利で、使いやすき室内

- ①分割式リヤシート…後座左右の背もたれは、カンタンな操作でそれぞれ倒れます。両方とも倒したり、片側だけ倒したり、載せるものに合わせ使えます。
- ②パーセルカバー…荷物のプライバシーを守ったり、目をささぎったり、また、軽荷をおさえられます。取り外しできます。
- ③パーセルストラップ…分割式、一体式リヤシートによって2タイプあります。スキーを固定したり、こわれやすいものを運ぶときなど、道路ではとくに重宝します。
- ④バックドアオープナー…運転席の右下にセット。いちいちキーを使わずともバックドアを開錠できます。もちろんキーを使っても開くこともできます。
- ⑤デッドルームランプ…室内と連動して点灯。夜間、すみずみまで照らす十分な光量があります。夜出発するとき、明け方到着したときにも便利です。
- ⑥コークボックス…後席の左側にセットしています。飲みものはもちろん、小物入れにも使えます。
- ⑦時計…ホコリや振動に強く、精度の高い時計です。助手席からもちめやすきよう、計器盤の左端にセットしています。
- ⑧メモリーカレンダー…カレンダーとして使ったり、さまざまな利用で便利です。
(メモリー、24時間表示、曜日表示、メモリー、24時間表示、曜日表示)
- ⑨助手席ウォークイン…後席側の足踏み式レバーで前席の背もたれが前方に倒れてスライド。後席への乗り降りがラクにできます。

安全への心づかい

- ⑩サイドプロテクター…付ボクサー…サイドプロテクターはゴム製。万一激突で接触しても自他ともに怪しまないくわいバシです。
- ⑪サイドヒンジ式ワイパー…窓を拭うブレードを支えるアームが横からついています。ワイパー自身が視界を妨げず、しかも広く拭けます。
- ⑫防眩式インナーミラー…夜間、後続車のライトの反射光を減らします。ミラーのレバーで操作できます。全車標準式。
- ⑬リヤワイパー…広いリヤウィンドウを拭く。専用の大きなワイパーです。特に強力なセーターを内蔵しています。
- ⑭リヤウィンドウ用ウォッシャー…ウォッシャー液は、後部のトリムに格納しています。リヤワイパーとセットで注文装備になっています。
- ⑮熱線式リヤウィンドウデフォグ…リヤウィンドウのくもりを、スイッチひとつで、すばやくとりのぞきます。

快適な室内

- ⑯AMラジオ…5局アッシュボタン選択式です。熱やホコリ、ショックに強く、いつまでもすぐれた音質がたのしめます。
- ⑰AM/FMマルチラジオ…FM放送をステレオでたのしむことができます。スピーカーは、後部の左右のトリムに内蔵。
- ⑱カーステレオ…サウンドマニアには欠かせません。カセット式、カートリッジ式どちらも注文装備できます。
- ⑲セーター…暖気をすばやく、前席、後席に送ります。停車中でも換気できる強制換気装置つきです。
- ⑳エアコン…暖房、冷房、除湿、除菌など、四季に合わせ、道に合わせ、一年中使えます。梅雨時等、前窓のくもりを除くときにも、暖気を使わずにできるので快適。
- ㉑換気…前方から取り入れた空気は、室内をくまなく回って、リヤクォータービラーのエアアウトレットから排出します。後部に空気をよませず、ニオイをこもらせません。
ミッションタイプ
- ㉒5速フロアシフト…5速目は、オーバードラッグ。静かで、しかも経済的なハイウェイクルージングがたのしめます。
- ㉓4速フロアシフト…カシッとくる感触。シフトレバーの位置も、ステアリングから離れた手が自然にグリップする設計。
- ㉔3速オートマチック…キックダウンなどのテクニクにも敏感にこたえるオートマチック。2ペダルの快適なドライブを。

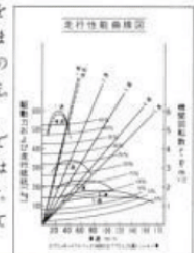


経済走行優先ならEDモニター。
もてる性能をフルに引きだすならタコメーター。
上手な使い方をご紹介します。

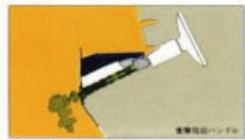
(EDモニターは、タコメーターと併用可能。EDモニターは、タコメーターと併用可能。)

EDは、エコノミードライブの時、経済走行を指示します。燃料の消費率は、エンジンがガソリンを吸い込むカムインテークマニホールドパッキンと密接な関係にあります。EDモニターは、この負圧を計ることによって経済的な走りができるよう考えだされたものです。例えば、加速するときには、オレンジ色のゾーンに注目してください。各ゾーンはそれぞれずれていますので、高速時には外側、低速時には内側で見るようにします。できるだけ高いギヤを使って、オレンジ色のゾーンの中でできるだけ高いギヤを保つようにしてアクセルを踏めば、それが最も経済的な加速の仕方になります。パワーを特に必要とする登坂では赤いゾーン。通常の走りでは緑色のゾーンを同様にして使ってください。つまり、エンジンがノッキングをおこさない限りで高いギヤを使い、アクセルペダルを踏み込みすぎないように高いギヤで走ることが燃費よく走行することになります。

エンジン回転数を読んで、各ギヤの最大トルクを知ろう。タコメーターは多くのことを語ってくれます。加速時やシフトダウン時などにエンジンを過回転させないための目安として、また、正常なアイドリング時の回転数を知ることでもあります。さらに、各ギヤが最大トルクを発生する回転数を知れば、加速や登坂をスムーズに行なうこともできます。例えば右の表。3速での最大トルクは約2500回転付近。3速でここまでひいて、4速へギヤチェンジ。4速では約1900回転を保てば、車は最大の力で加速していきます。タコメーターをマスターしてください。



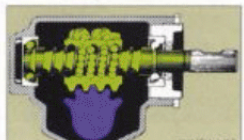
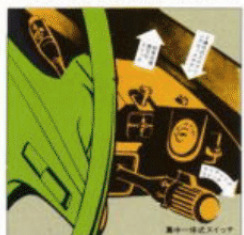
操作がラクラク連続ウェビング式シートベルト。
安全だとはわかっていても、面倒に感じられ
ない。シートベルトをしめない、最もま
る理由です(『新車』)。そこで、連続ウェ
ビングタイプの3点式シートベルト。肩ベ
ルトと腰のベルトを一体化させ、体に合
わせて調節する操作も。カチッとセツツ
と音がする操作にしました。万一のとき
の衝撃は、たとえ20km/hの速度でも、350kg
〜400kgのエネルギーになって体に働きま
す。両腕を支える力は約50kg、足でも
100kg程。3点式シートベルトを正しく
しめれば、50km/h以下の衝突では100%
の効果があるといわれています。大部分
の事故が、50km/h以下で発生しているこ



考えれば、ぜひベルト着用を習慣化したいのもで、普及率の高い欧米では、もうファクション化して、ベルトをなしでいって走るほうがはやくいくといくとか。ペタランド・リャーはどベルトをしめてものもです。さらに、スプリングシートバックは全車種に衝撃吸収ハンドルを装備しています。万一のときには、スプリングバック自体が収納して、ショックを吸収する安全な構造です。

3点式シートベルトは衝撃吸収ハンドルはいわば2重の安全設計です。それぞれが、たがいにあてまつる、十分その効果を発揮します。しかも、3点式シートベルトは、運転姿勢を正しく保ててくれますので、疲れてくも、緊急時の操作にも姿勢を安定させてくれます。シートベルトをしめて、安全運転をぜひおこなひしす。

手もとで操作できる集中一式式スイッチ。
比較的簡単な作業が多いスイッチ類は、
ステアリングコラムに一体化してセッ
トしています。右側には、ターンシグナル、ヘッド
ランプホーン、ライティング、ビーム切替
の4つの機能をまとめたコンビネーション
レバー。そして、ステアリングロックスワ
ッチのイグニッションキー。2操作式でス
テアリング上のボタンを押さないキーがロッ
クの位置にもどらないようになっていま
す。走行中、万一の誤操作を防いでいます。
左側には、ワイパーとウォッシャーのレバ
ーをセッティングしています。多くのスイッチ類を
手もとに立てているので、3点式シート
ベルトをしめようとするときに操作でき

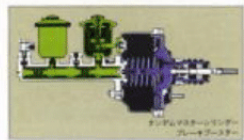
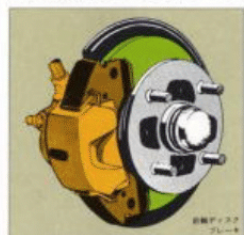


軽く、シャープなステアリング。
ステアリングは、ただ直ればよいというもの
ではありません。人間の心理の動きにそって
ムリなく操作できること。そのためには適度な
手ごたえも必要になります。とくに高速走行
では安定したレスポンスが、またハンドレを
いっばいに切るときには軽快にタッチで切れる
ことが要求されます。スプリッターリフト
パックのステアリングが変化は「ダブルレンジセ、
バウ」が切り角によって変化する機構です。
ウェービングシステムが二重に変化を見せます。



安全をみつめ、確かな走りにそなえて、
全身を鍛えあげたスプリンターリフトバック。
そのチェックポイントをご紹介します。

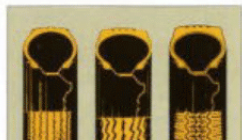
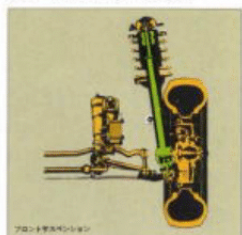
前輪にはディスクブレーキ（12001354-10）が
ついている。どんな状態からもスムーズに制動で
きることがブレーキの理想。ディスクブレー
キは水ぬれやフェード現象に強く、つねに
安定した制動力を発揮。このブレーキが新
空機を制動する安全技術から誕生したこと
からも、その信頼性がうかがえます。後輪
には、急制動時のロックを防ぐPバルブが



ついています。万一の場合に備えた前後2系統式の直進回路（シムデュママスターランダー）、小さな踏力を倍化して伝えるブレーキブースターは全車種に標準装備。確かな行走感覚、ワイド＆ロー、スプリングリフトバックは、左右のタイヤの間かく広くともっています。さらに、全高を低くおさえ、重心位置を低くしています。ちょうど、大抵の道への侵入を路感だ感じ。路面にすいつくよう快速走するものとの差がここ。乗りこちが味わえます。後段で。確実に、より安全に走るためのワイド＆ロー、広いトレッドと低重心はスプリングターのセダン。テープンけずりです。



快適な走り。安定した乗りごころ。
サスペンションは、乗りごころばかりでなく、直進性や、カーブなどでの安全性など、その性能が車の性格を大きく左右します。フロントは、ストラット式コイルスプリング独立懸架。構造がシンプルなので耐久性に富み、また、バネ下重量を軽くできるので乗りごころがよいことが特長です。



タイヤである。車の持ち味。

スプリング・リフトアップには、車軸に応じた2スタビのタイヤがあります。その一つは、15-13-4PRのチューブレスタイヤ。万一ささったタギなどが抜けても、急激な空気が漏れを防ぐことができます。もう一つはZ78-13-4PR。Zは、このタイヤの負荷能力を表す記号。78は、タイヤの断面の幅と高さの比—扁平率です。路面をしっかりとグリップする扁平率タイヤです。全車軸に注文装着できるのが155SR13のラジアルタイヤ。タイヤの幅が155mm、Sは、一定サイズのタイヤが発揮できる最高速度を決定するタイヤのタイプ記号。Rはラジアルの表示です。コーナリングでハイウエイで廻れるタイヤです。

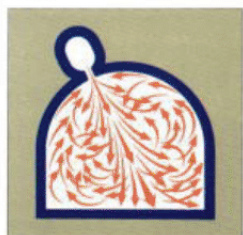
スプリンタ―リフトバックに新シリーズ。
TTC-L(トヨタ希薄燃焼方式)の12T型、
TTC-C(トヨタ触媒方式)の3K-U型エンジンに続いて、
2T-U型エンジンもTTC-Cで51年規制に適合。

排出ガスをきれいにながら、自動車のもの性態や使いやすさ、そして経済性のなど、トヨタ・バンスを大切にしているヨタの排出ガス浄化システム。すでに私たちは数多の排出ガス浄化システムを開発し、それぞれの車に最適な浄化システムを採用して排出ガス規制適合車をおとどけてきました。スプリンタースリフトバックに搭載して以来、大きな反響を呼んだ。両期的な新型エンジン—TTC-L（トヨタ専横流方式）、TTC-C（トヨタ横流方式）によるK-U型エンジン。51年規制に適合した、この2つのシリーズに、新しく2T-U型エンジンを改良を加え、51年規制に適合して登場しました。車本来の機能を大切にしながら排出ガスのきれいな車をめざすトヨタから、一歩んと充実した、スプリンタースリフトバックシリーズをおとどけます。

TTC・L(トヨタ系国燃焼方式)

新型エンジンとは

ひとことといえば、均質な希薄混合気を安定して燃焼させることで、CO、HC、NO_xを低減させるトヨタ独自の排気ガス浄化システムです。薄い混合気も燃やす希薄燃焼方式のエンジンは、排出ガスをきれいにすることは有利でも、安定した着火が難しいといわれてきました。トヨタが開発した新しいエンジン「TTCL-L」は、小さなボルト…乱流生成ポット=TGP(Turbulence Generating Pot)が生み出すジェットの力で、薄い混合気を一気にかきまぜることで燃やす最適な状態で燃焼する速度が早いので、最高燃焼温度を抑え、NO_xの発生を抑え



燃焼効率がよいのでパワーも十分。さらに低燃費です。しかも、構造がシンプルで信頼性が高く、耐久性にもすぐれ、安定しているのが特長です。また、容量の大きい保温型エキゾーストマニホールドで排気ガスの滞留時間を長くして、未燃焼のHC、COを無害な水と、炭酸ガスに変えています。そのほかにも、数多くの装置が、あちこちにお



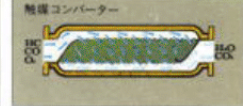
行状態で排出ガスを浄化するために採用されています。点火時期制御装置、減速時期制御装置、燃料蒸発ガス排出抑止装置、ブローバイガス還元装置など、安心と信頼をおもいけるための万全のシステムです。

新登場の2丁U型エンジンも、3K-U型エンジンと同じTTC-C(ホタテ無汚方式)新7場の下丁U型エンジンは、まずエンジン本体を改良することによって、CO、HC、NOxを抑え、さらに排気ガス再循環装置(EGR)、2次空気供給装置、補助燃料供給装置、減速時制御装置を併用してあらゆる走行状態下で安定した排気ガスの浄化をはかっています。もちろん、浄化システムの中心は、触媒コンバーターです。排気ガス再循環装置でNOxの低減をはかると2次空気供給装置と触媒コンバーターでHC、COを水と炭酸ガスに変えるシステム。触媒コンバーターには、慣性で溶けた触媒を吸着した小ばね(バレー)に、恒常で取り込まれる



ねに信頼性の高い浄化能力を誇ります。触媒は、4年に一回程度交換するだけで十分浄化能力を発揮します。

すでに51年排出ガス規制に適合している、3K-U型エンジンも、浄化システムの中

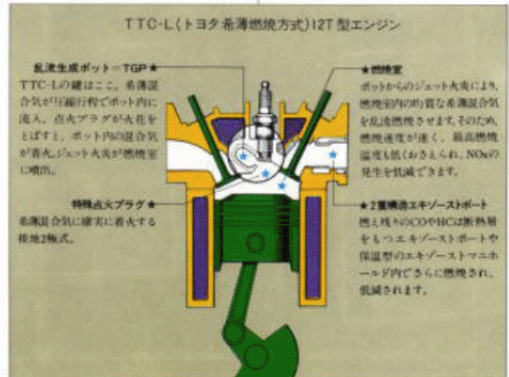


心は触媒コンバーターです。エンジン本体の改良とともに、2 次空気供給装置、点火時期制御装置、減速時期制御装置、排気ガス再循環装置 (EGR) などを用いています。もちろん、2 T-U1型エンジンも、3K-U1型エンジンも、排出ガスをきれいにすることはみんなのこと、燃費や出力、運転性能を大切にしています。とくに、エンジンには、あくまで高性能を、浄化システムには安定した効果の発揮を同時に両立させています。



安心してお乗りいただくため
全国3,000余ヶ所のサービス網を充実。
TTCを採用したスプリンターリフトバックを
みなさまのお手もとにお届けするにあたって、
トヨタは品質保証体制、サービス体制をより
一層充実させて、万全の備えをしております。
お車をいつも安心してご使用いただける
よう、全国3,000余ヶ所のサービス網をど
うぞご利用ください。

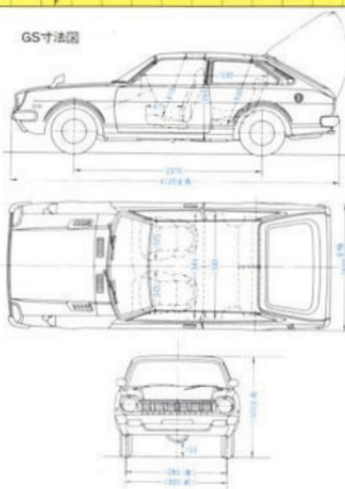
クリーン時代のニューオイル——
キャスル クリーンスーパー 新発売
とくにTTC-C(トヨタ触媒方式)のお車に
おすすめの高品質マルチグレードオイルです。



お確かめください。
多彩な車種のバリエーションと豊富な装備品。
あなたと出会う1台は、どのスプリンターリフトバック?

[illegible]

ポデーカラー
※ポデーカラー7色は全章に選択できます。
※Mはメタリック
(ポデーカラーは印刷インクの関係で実際と異なる場合があります。)



セダン1600GS



クーペ1600GS

SEDAN

3分割のグリル。コンチネンタル感覚のセダン。
その洗練された個性と高級感は
数多くの方々から、ご好評をいただいています。
1600、1400、1200シリーズと
車種も豊富です。

やさしさの内に秘めた精悍さ。
 トナー。ロングノーズに刻まれた
 ヘッドランプも印象的なクーペ。
 1600、1400、1200の
 ワイド・レンジーションから
 あなたの1台をどうぞ

COUPE

■	機	1600(TTC-L)										1600(TTC-C)										1200					
		G S		X L		D X		G S		X L		D X		G S		X L		D X		G S		X L		D X			
トランスミッション		5速 フロア	4速 フロア	5速 フロア	4速 フロア	5速 フロア	4速 フロア	5速 フロア	4速 フロア	5速 フロア	4速 フロア	5速 フロア	4速 フロア	5速 フロア	4速 フロア	5速 フロア	4速 フロア	5速 フロア	4速 フロア	5速 フロア	4速 フロア	5速 フロア	4速 フロア	5速 フロア	4速 フロア		
■ 両 型 式		B-TE82 -LMZ	B-TE82 -LKZ	B-TE82 -LMN	B-TE82 -LKN	B-TE82 -LMD	B-TE82 -LKD	B-TE81 -LMZ	B-TE81 -LKZ	B-TE81 -LHJ	B-TE81 -LMN	B-TE81 -LKN	B-TE81 -LHJ	B-TE81 -LMD	B-TE81 -LKD	B-KE80 -LMS	B-KE80 -LKS	B-KE80 -LMN	B-KE80 -LKN	B-KE80 -LMD	B-KE80 -LKD	B-KE80 -LMS	B-KE80 -LKS	B-KE80 -LMN	B-KE80 -LKN		

● 中法 · 观察

全	集	冊数	4,120			4,120			4,120			4,120				
全	編	冊数	1,600			1,600			1,600			1,600				
全	集	冊数	1,320			1,320			1,320			1,320				
ポイルペー	ース	冊数	2,370			2,370			2,370			2,370				
ドレ	ッ	冊数	1,300			1,300			1,300			1,300				
	ド	冊数	1,285			1,285			1,285			1,285				
集	地	冊数	155			155			155			155				
家	内	冊数	1,590			1,590			1,590			1,590				
	編	冊数	1,545			1,545			1,545			1,545				
	集	冊数	1,065			1,065			1,065			1,065				
集	民	冊数	955	950	940	960	975	955	970	945	960	890	885	885	880	880
集	民	冊数	5			5			5			5				
集	民	冊数	1,230	1,225	1,215	1,235	1,250	1,230	1,245	1,220	1,235	1,165	1,160	1,160	1,155	1,155

● 25 ●

总 体 数 为	1400	0.54	0.52	0.52	0.49	0.54	0.51	0.59	0.55	0.49	0.55	0.51	0.49	0.51	0.53	0.50	0.44	0.44	0.44	0.41	0.41
最 小 回 数 半 径	m	4.7																			
最 小 回 数 费 率	km/h	17.5	17.0	18.0	17.5	18.0	17.5	18.5	17.5	19.5	19.0	18.0	15.5	19.0	18.0	19.5	22.0	21.0	22.0	21.0	21.0

●エンロン

型 式	2T-12	2T-12	2K-12
種 類	車油 4 気筒直列OHV	車油 4 気筒直列OHV	車油 4 気筒直列OHV
内 径 × 行 程	85.0 × 70.0	85.0 × 70.0	75.0 × 64.0
総 排 気 量	1,588	1,588	1,186
圧 縮 比	9.5	9.5	9.0
最 大 馬 力	85/7.400 (13)	90/6,000	64/5,800
最 大 トルク	12.5/3,400	12.5/3,400	9.2/3,600
燃 料 システム	50	50	50
注 意 点	無鉛ガソリン	無鉛ガソリン	無鉛ガソリン

● 進行性骨質疏鬆症

タ イ プ 形 式		軌道車線ダイヤグラム適応式						マニアルトランスミッション・軌道車線ダイヤグラム適応式・オートマチック・3速・1段2檔式						軌道車線ダイヤグラム機械式						
実 用 機	第 1 速	3.581	3.581	3.581	3.581	3.581	3.581	3.581	3.581	2.450	3.581	3.581	2.450	3.581	3.581	2.450	3.789	3.789	3.789	3.789
	第 2 速	2.022	2.022	2.022	2.022	2.022	2.022	2.022	2.022	1.450	2.022	2.022	1.450	2.022	2.022	1.450	2.220	2.220	2.220	2.220
	第 3 速	1.384	1.384	1.384	1.384	1.384	1.384	1.384	1.384	1.000	1.384	1.384	1.000	1.384	1.384	1.000	1.435	1.435	1.435	1.435
	第 4 速	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	—	1.000	1.000	—	1.000	1.000	—	1.000	1.000	1.000	1.000
	第 5 速	0.861	—	0.861	—	0.861	—	0.861	—	—	0.861	—	—	0.861	—	—	0.865	—	0.865	—
	後 進	3.484	3.484	3.484	3.484	3.484	3.484	3.484	3.484	2.222	3.484	3.484	2.222	3.484	3.484	2.222	4.316	4.316	4.316	4.316
減 速 機	減速形式	ハイポイドギヤ						ハイポイドギヤ						ハイポイドギヤ						
	減速比	4.300	4.300	4.300	3.909	4.300	3.909	4.300	4.300	4.300	4.300	3.909	4.300	4.300	3.909	4.300	4.300	4.300	4.300	4.300
ステアリング	減速形式	リサーチ・キューレーティングボール式						リサーチ・キューレーティングボール式						リサーチ・キューレーティングボール式						
ステアリング	減速比	(18.0-20.5)(可変式)						(18.0-20.5)(可変式)						(18.0-20.5)(可変式)						
サスペンション	前	ストラット式コイルスプリング独立懸架						ストラット式コイルスプリング独立懸架						ストラット式コイルスプリング独立懸架						
	後	直列軸半横内リーフスプリング						直列軸半横内リーフスプリング						直列軸半横内リーフスプリング						
ブ レ ー	前	ディスク						ディスク						ディスク						
	後	リーディングブレーシング						リーディングブレーシング						リーディングブレーシング						
ド イ ザ (機 体 尺 寸)		278-13-4PR			8.15-13-4PR			278-13-4PR						8.15-13-4PR						

出版社：上海人民美術出版社

● 諸君の注意 ●

本仕様ならびに装備は予告なく変更することがあります。
(このカタログの内容は昭和51年6月現在のもの)



愛される車をめざして
TOYOTA

このカタログについてのお問い合わせは下記へ
トヨタ自動車販売株式会社・販売拡張部
東京都千代田区九段南2-3-18